



Volkswagen Golf GTI

Welkom aan de duistere zijde

Autotest | Een paar weken geleden is 'ie nog getest: de knuffelbare, superzuinige en milieuvriendelijke Volkswagen Golf BlueMotion. Maar... tegelijkertijd introduceert Volkswagen een Golf met een heel ander karakter. De politiek incorrecte "GTI" brult, knalt, provoceert en lacht om snelheidslimieten. Een kennismaking met deze duistere zijde van Volkswagen bewijst dat stout zijn soms heel aangenaam is...

Afgaande op het uiterlijk is er weinig om bang van te worden. De GTI heeft andere breedstralers, sideskirts, een dubbele uitlaat en natuurlijk imposante velgen. De snelste uitvoeringen van de Golf (deze GTI en diens dieselvariant, de "GTD") zijn herkenbaar aan de kleur "Carbon Steel Grey Metallic". Deze donkere kleur heeft misschien iets onheilspellends over zich, maar het zorgt er ook voor dat de lijnen bijna wegvallen.

Ook het interieur is weinig opvallend. Als ode aan de vorige generaties zijn ook de stoelen van deze nieuwe GTI te bekleden met een schotse ruit. De stoelen bieden extra zijdelingse steun, maar het zijn geen kuipstoelen. Het stuur is iets kleiner dan gebruikelijk en de pedalen zijn uitgevoerd in lichtgewicht RVS. Al met al weinig om opgewonden van te raken.



De ware aard

Maar... start de motor en de GTI toont onmiddellijk zijn ware aard! De besturing is veel zwaarder en tegelijkertijd veel nauwkeuriger dan bij een gewone Golf. Het verlaagde onderstel (15 mm) zorgt er bovendien voor dat de auto minder overhelt en nadrukkelijker met de bestuurder communiceert. Het

is voelbaar (en hoorbaar!) dat de GTI op zeer brede banden staat en vanaf de eerste meter is duidelijk dat deze gezinsauto tot heel wat in staat is.

De testauto is voorzien van het optionele "Dynamic Drive Control" waarmee zowel de besturing als het onderstel aan de stemming van de bestuurder zijn aan te passen. Het verschil tussen de diverse modi is in de praktijk goed merkbaar. Houd er echter rekening mee dat de GTI zelfs in de "Comfort"-stand minder comfort biedt dan een gewone Golf. De nieuwe GTI is meer sportwagen en minder "allemandvriend" dan de vorige generatie. Wie deze auto overweegt voor dagelijks gebruik, doet er daarom verstandig aan een lange proefrit te maken.



Het effect van deze compromisloze aanpak is overduidelijk. Waar de grip van een doorsnee auto ophoudt, begint de GTI net in zijn element te komen. Remmen voor bochten is simpelweg optioneel geworden. Let vooral op het achteropkomende verkeer dat probeert mee te gaan met deze onopvallende Volkswagen en halverwege de bocht in paniek merkt dat dat niet lukt...

De uitstekende wegligging is niet alleen te danken aan het aangepaste onderstel, maar ook aan de manier waarop de kracht van de motor op de voorwielen wordt overgebracht. Afhankelijk van de situatie kan het linker- of rechters voorwiel meer vermogen krijgen toegediend.

Op die manier worden het "wringen" van de banden

en onderstuur (weggliden over de voorwielen) voorkomen. Bovendien kan eerder gas worden gegeven, zodat de auto met een hogere snelheid de bocht uit komt. Houd er wel rekening mee dat de GTI niet onoverwinnelijk is; als de grip eenmaal ophoudt is de snelheid veel hoger en wordt ook meer van de bestuurder gevraagd.



Motor

De Golf GTI wordt aangedreven door een 2.0 liter motor die goed is voor 220 pk / 350 Nm. Al deze paardenkrachten staan te trappelen om zich te bewijzen. De reactie op het gaspedaal is direct en agressief; precies zoals het hoort bij een GTI.



De testauto is voorzien van een "DSG"-versnellingsbak. Deze laat zich rijden als automaat, maar kan ook sequentieel worden geschakeld met hendels achter het stuurwiel. DSG schakelt zo snel, dat de prestaties van de automaat niet onderdoen voor de handgeschakelde uitvoering. Speciaal voor de GTI zorgt DSG bovendien voor de nodige sensatie tijdens het schakelen. Door tijdens het schakelen kortstondig gas te geven, klinkt een spectaculaire plof uit de uitlaten en blijft de motor op toeren zodat de snelheid niet terugvalt.

Dit is aanvankelijk uiterst vermakelijk, maar houd er rekening mee dat het brullen, knallen en schreeuwen kan gaan vermoeien. Bovendien: zelfs wanneer wordt gekozen voor de "eco"-modus, kiest de GTI veel later voor een hogere versnelling dan een gewone Golf.



De sprint van 0 naar 100 km/u wordt geklaard in 6.5 seconden. Dat is snel, maar inmiddels weten zelfs snelle hatchbacks uit de kleinere klasse soortgelijke prestaties neer te zetten. Het is vooral op (zeer) hoge snelheid waar deze Golf overtuigt met machtige tussenacceleraties.

Ondanks de drang naar prestaties, heeft Volkswagen ook ruimte gevonden voor brandstofbesparende voorzieningen. Zo is de testauto voorzien van een stop/start-systeem en dat is een dankbare keuze. De meeste fabrikanten stellen dat hun snelle hatchbacks toch al veel verbruiken en dat een dergelijke voorziening een druppel op een gloeiende plaat is.

Verwacht desondanks geen lage verbruikscijfers. Met een sportieve rijstijl is 1 op 10 geen uitzondering. Wanneer uiterst kalm wordt gereden is 1 op 15 haalbaar; het dubbele (!) van de Golf BlueMotion.



staan. Kortom: soms is stout zijn heel aangenaam... ■

Performance

Voor wie snel nog niet snel genoeg is, is er de hier gereden "Performace" uitvoering. Deze levert 10 pk extra, waarmee de sprint tot 100 km/u een tiende seconde sneller verloopt. Het grootste verschil zit echter in het uithoudingsvermogen. Waar de gewone GTI kiest voor een elektronisch sperddifferentieel, kiest de Performance voor een mechanisch exemplaar. Alhoewel de werking gelijk is, is het mechanische exemplaar beter bestand tegen langdurig gebruik c.q. misbruik.

Ook de remmen van de Performance-versie zijn nog sterker (geventileerde schijven 340 mm voor en 310 mm achter). Daarmee voelt de Performance zich vooral beter thuis op het circuit. Op de openbare weg is de GTI ruimschoots voldoende om heel veel rijplezier te hebben.

Conclusie

Volkswagen heeft het lekkerste tot het laatste bewaard. Na de introductie van de zevende generatie van de Volkswagen Golf volgden bijzondere versies als de BlueMotion en GTD. Nu volgt de langverwachte GTI. En dat was het wachten waard!

Voorheen was de Golf GTI een zeer snelle gezinsauto. De nieuwe GTI is minder allemansvriend en meer sportwagen. Voor dagelijks gebruik kan dit te veel van het goede zijn. De auto is luidruchtig, opdringerig, dorstig en plankhard geveerd. Daar staat tegenover dat de prestaties, het weggedrag en daarmee het rijplezier op een veel hoger niveau



Specificaties

Volkswagen Golf GTI 2.0 GTI Performance DSG

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	426 x 179 x 145 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.402 kg
Aanhanger	700 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	380/1270 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	230 pk @ 4700 tpm
Koppel	350 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,4 sec.
Topsnelheid	248 km/u
Verbruik gemiddeld	6,5 l / 100 km
Verbruik stad	8,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	147 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 40.050,-
Prijs instapmodel	€ 22.790,-